



Revue Géographique de l'Est

vol. 44 / 3-4 | 2004

Le Grand Est, lecture géographique d'un espace en émergence

Le Grand Est : l'intégration transfrontalière, une nouvelle voie ?

The Great East: transborder integration, a new way forward?

Der Raum « Grand Est »: der neue Weg der grenzüberschreitenden Integration

Laurence Bertrand



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rge/698>

ISSN : 2108-6478

Éditeur

Association des géographes de l'Est

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2004

Pagination : 117-128

ISSN : 0035-3213

Référence électronique

Laurence Bertrand, « Le Grand Est : l'intégration transfrontalière, une nouvelle voie ? », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 44 / 3-4 | 2004, mis en ligne le 10 juin 2009, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rge/698>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

Tous droits réservés

Le Grand Est : l'intégration transfrontalière, une nouvelle voie ?

The Great East: transborder integration, a new way forward?

Der Raum « Grand Est »: der neue Weg der grenzüberschreitenden Integration

Laurence Bertrand

NOTE DE L'ÉDITEUR

Article reçu le 25 septembre 2004, accepté après révision le 10 janvier 2005

- 1 Les progrès de l'intégration européenne, replacés dans le contexte de la mondialisation donne une actualité particulière au débat sur l'unité et les contours de l'espace Grand Est. Les relations interrégionales étaient déjà fortement concurrencées par les nombreuses influences extérieures du Bassin parisien à l'Ouest et de la région Rhône-Alpes au Sud, mais elles le sont aussi de plus en plus par celles des régions européennes voisines. La situation géographique, limitrophe avec quatre pays européens, l'Allemagne, la Belgique, la Suisse et le Grand-Duché du Luxembourg, est donc une spécificité importante du Grand Est qui pourrait s'affirmer comme un enjeu majeur de positionnement européen et de développement futur.
- 2 Durant le XIX^e et la première moitié du XX^e siècle, les frontières nationales ont concouru à organiser l'espace Grand Est comme un espace défensif, aux marges de la France, en discontinuité avec les pays voisins. Mais les évolutions économiques et politiques de la seconde moitié du XX^e siècle favorisent une plus grande ouverture internationale, l'effacement des frontières européennes et un déplacement de ces discontinuités.
- 3 L'armature urbaine hiérarchisée polarisant les espaces régionaux alentour se transforme en effet, en une métropolisation différentielle des territoires autour de centres concentrant les fonctions urbaines supérieures, dans un jeu complexe de concurrences internationales. L'accessibilité physique par les transports y joue un rôle essentiel du fait de la banalisation des télécommunications (Rocheft, 1992). L'internationalisation des

relations de commandement des firmes privées détermine de plus en plus cette dynamique de métropolisation, et non plus les politiques publiques de rééquilibrage par des fonctions de direction administrative de services publics. L'émergence de ces espaces métropolitains s'accompagne aussi d'une péri-urbanisation plus ou moins lointaine et ségrégative, déterminée par le seuil d'acceptabilité par les ménages de la distance-temps entre la maison et le lieu de travail. Une poly-nucléarisation des grands espaces métropolitains, en appui sur des centres secondaires, s'effectue notamment à partir des réseaux de transport.

- 4 Ces changements introduisent une nouvelle donne pour les territoires frontaliers du Grand Est qui passent d'une appartenance à d'anciennes périphéries nationales, à la construction de nouvelles centralités européennes, autour de grandes villes étrangères voisines. Toutefois, ce passage n'est pas univoque du fait du maintien de systèmes politiques et institutionnels nationaux différents. De part et d'autre de la frontière, les pouvoirs publics se rapprochent pour tenter de mettre en place de nouvelles formes de gouvernance, afin d'adapter et de gérer ces territoires. L'effet frontière se modifie sans toutefois disparaître. Les frontières nationales deviennent alors des frontières d'interface.
- 5 La présence de frontières nationales sur un territoire crée ainsi une problématique globale particulière d'évolution spatiale, au regard des rapports de centralité et de périphérie (Albaret-Schultz, 1993, 2002). Comment, dans ces conditions, se décline le phénomène de métropolisation, constaté dans les grandes villes au cours des dernières décennies, notamment les effets de recompositions des rapports entre les échelles locales, régionales et supra-régionales ? Quelles en sont les conséquences pour l'espace interrégional du Grand Est dans une perspective de positionnement européen ? Cet article se réfère surtout aux régions frontalières d'Alsace et de Lorraine, les plus marquées actuellement par les influences transfrontalières.

I. L'intégration transfrontalière de territoires locaux et régionaux

- 6 L'affirmation progressive de nouveaux territoires transfrontaliers locaux et régionaux englobant les marges du Grand Est a suscité l'intérêt des pouvoirs publics en vue d'une meilleure structuration.

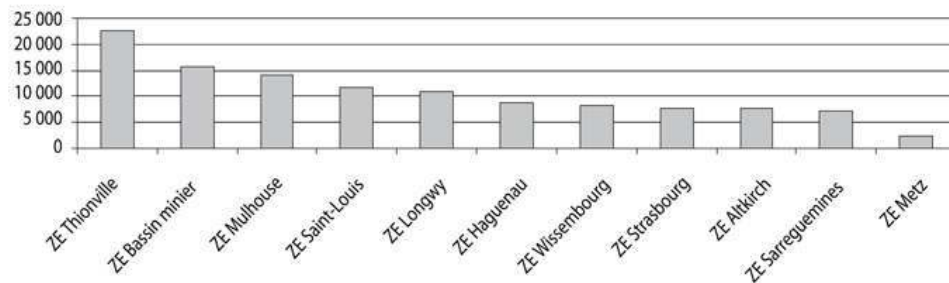
A. Une métropolisation transfrontalière partielle

- 7 Au cours des années 90, une intensification de la périurbanisation a été constatée à proximité des frontières du Grand Est, peu éloignées de pôles d'emplois situés dans les pays voisins. Il s'agit d'un indicateur de forte visibilité des mutations en cours aux espaces frontaliers du Grand Est, pris dans la structuration de métropoles transfrontalières et d'Eurorégions en devenir.

L'essor du travail frontalier entraînant une périurbanisation aux frontières

- 8 L'essor du travail frontalier est sans doute un des déterminants essentiels de ce développement urbain transfrontalier qui touche plus particulièrement certaines zones d'emploi d'Alsace et de Lorraine et accentue leur dépendance vis-à-vis de pôles urbains étrangers (Fig. 1).

Figure 1 : Effectifs d'actifs frontaliers par zone d'emploi.



Source : INSEE, RGP, 1999.

- 9 Au Nord-Ouest de la Lorraine, la zone d'emploi de Thionville (19 % d'actifs frontaliers) et celle de Longwy (36 % d'actifs frontaliers) sont les plus concernées d'après le recensement INSEE de 1999. Les flux vers le Grand-Duché de Luxembourg y ont très fortement augmenté au cours de années 90. Plus à l'Est, les zones d'emploi du bassin minier (16,3 % d'actifs frontaliers) et de Sarreguemines (21,1 % d'actifs frontaliers) ont connu un développement plus ancien et plus progressif du travail frontalier vers les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat.
- 10 Le Sud de l'Alsace est très polarisé par la Suisse et notamment par Bâle qui attire la main-d'œuvre des zones d'emploi de Saint-Louis (48 % d'actifs frontaliers), d'Altkirch (29 % d'actifs frontaliers) et de Mulhouse (12 % d'actifs frontaliers). Au Nord, les zones d'emploi de Wissembourg (36 % d'actifs frontaliers) et d'Haguenau (15 % d'actifs frontaliers) sont sous l'influence de Landau en Rhénanie-Palatinat et de Karlsruhe en Bade-Wurtemberg.
- 11 Dans les autres zones d'emploi de ces régions, l'emploi frontalier est plus diffus et pèse moins dans l'économie, comme par exemple dans la zone d'emploi de Strasbourg (3 % des actifs frontaliers) ou dans celle de Metz (2, 2 % des actifs frontaliers).
- 12 Le travail frontalier a permis de maintenir sur place la population dans des territoires très affectés par la réduction des effectifs des secteurs sidérurgiques et miniers, dans les zones d'emploi de Thionville ou de Moselle-Est. Mais il a aussi attiré des populations nouvelles comme par exemple dans le secteur d'Arlon en Wallonie ou dans le Nord-thionvillois et la région de Wissembourg.
- 13 L'essor du travail frontalier a aussi entraîné une diffusion de l'urbanisation dans les communes rurales à proximité des frontières. Mais il ne s'agit pas seulement d'une simple urbanisation linéaire, car cette mobilité relève d'une stratégie d'implantation combinant un souhait de rapprochement du lieu de travail, d'accessibilité par les transports (proximité d'autoroutes, de gares ferroviaires) et de qualité du cadre de vie résidentiel privilégiant la maison individuelle au meilleur coût (Bertrand, 1999). L'effet frontière a apporté l'opportunité de comparer deux, ou parfois plus, types de réglementations fiscales et de fonctionnement de marchés fonciers et de marchés du logement. Ainsi, des ménages allemands et belges ont franchi la frontière française au cours des années 90, en raison de conditions d'imposition plus avantageuses, et de prix fonciers et immobiliers plus faibles.
- 14 Au fil du temps, l'augmentation de la demande des frontaliers, la réduction de l'offre disponible et l'élévation des coûts immobiliers à la frontière ont eu aussi pour conséquence l'éloignement des implantations résidentielles des frontaliers. Ainsi, les

enquêtes de l'INSEE montrent que les distances domicile-travail des frontaliers augmentent, même si neuf frontaliers sur dix résident encore à moins de 20 km de la frontière en Lorraine (Mathias, 2003).

- 15 L'effet « frontière » n'a donc pas bloqué le phénomène d'étalement urbain observé dans la plupart des grandes villes européennes au cours de la dernière décennie, mais il l'a toutefois biaisé, voire même renforcé, par la modification de certains paramètres comme le prix d'accès au foncier ou encore la fiscalité.

Une polarisation transfrontalière des territoires concurrencée pour les fonctions urbaines supérieures

- 16 Les territoires observés se caractérisent par une organisation urbaine polycentrique, composée de nombreuses villes de taille petite ou moyenne. Le travail frontalier est venu créer ou renforcer la dépendance fonctionnelle entre ces villes et les grands centres urbains étrangers pourvoyeurs d'emplois. En Lorraine, la crise de la sidérurgie et l'arrêt des activités minières, ont accentué particulièrement ces nouveaux liens. Une récente enquête montre que les frontaliers travaillant au Luxembourg y dépensent aussi un cinquième de leur revenu (Schuler, 2002). Toutefois, ce type de constat se vérifie moins dans le cas de la région Strasbourg-Ortenau où les flux d'actifs transfrontaliers vers l'Allemagne sont relativement faibles ; en sens inverse, ils ne révèlent pas spécialement de dépendance des territoires allemands vis-à-vis de Strasbourg pour l'emploi, en raison de conditions salariales moins avantageuses et d'un bon dynamisme économique des pôles urbains de l'Ortenau (ADEUS, 2001).
- 17 Mais le travail frontalier n'est pas le seul facteur de dépendance transfrontalière des territoires. Des comportements transfrontaliers de consommation et de loisirs s'observent, plus ou moins liés aux déplacements domicile-travail, mais ils sont encore peu mesurés (Bertrand, 2002). Des villes comme Sarrebruck, Bâle ou Strasbourg perdent leur statut de ville étrangère pour devenir la ville centre que les frontaliers fréquentent, attirés par l'ambiance urbaine, les bars, les discothèques et les salles de concert de la ville mais aussi par les enseignes internationales de vêtements, d'équipements électroménagers ou de certains produits de luxe. Dans le même temps, les grandes surfaces frontalières françaises drainent aussi une part de clientèle étrangère. On peut penser que cette attractivité est de moins en moins liée à une recherche d'« exotisme » fondée sur une différenciation nationale. Au contraire, elle s'appuie de plus en plus, sur une banalisation de l'offre urbaine résultant de l'internationalisation des produits. Toutefois, le sentiment d'appartenance à un grand espace transfrontalier reste encore mal identifié chez les habitants et varie notamment selon le lieu de résidence et l'accès au travail frontalier (Piermay, 1993).
- 18 C'est surtout la dépendance vis-à-vis de fonctions urbaines supérieures qui traduit le phénomène de métropolisation d'un territoire, comme c'est le cas avec le rayonnement transfrontalier des aéroports internationaux de Luxembourg et de Bâle-Mulhouse. Mais jusqu'où va cette dépendance transfrontalière ? L'offre de l'aéroport régional de Sarrebruck, plutôt tournée vers des destinations allemandes présente moins d'intérêt pour les Lorrains. La barrière frontalière linguistique limite aussi le recours à certaines fonctions urbaines telles que l'enseignement supérieur et révèle l'influence de plusieurs pôles urbains régionaux. Ainsi un relevé de l'origine des étudiants en 2001 montre que l'université sarroise attire peu les étudiants est-mosellans qui lui préfèrent celles de Metz

(52 %), de Strasbourg (25 %) et de Nancy (23 %), sans doute pour des raisons linguistiques et culturelles. D'autres fonctions urbaines supérieures seraient à examiner de plus près, par exemple les services hospitaliers, les services financiers aux entreprises... pour mettre en évidence les concurrences d'influence entre les pôles urbains régionaux de part et d'autre de la frontière.

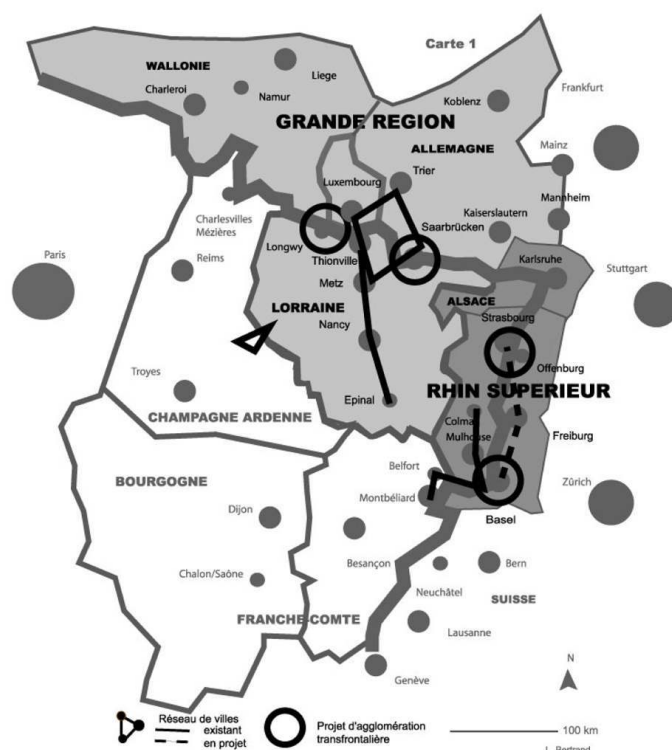
- 19 Si la montée de la dépendance des territoires frontaliers vis-à-vis des grands pôles urbains étrangers voisins s'accroît, la barrière frontalière se maintient, ne permettant qu'une métropolisation transfrontalière partielle de ces espaces, restant également sous l'influence d'autres pôles urbains régionaux.

Des projets d'agglomérations transfrontalières

- 20 Au début des années 90, les premiers dysfonctionnements urbains sont apparus portant sur des difficultés de circulation aux heures de pointe, aux points de passage de la frontière, sur la hausse des prix fonciers et immobiliers et sur des besoins supplémentaires en assainissement ou en alimentation en eau dans les communes rurales. Des solutions ponctuelles ont été recherchées au plan transfrontalier. Des enquêtes ont été engagées pour cerner l'évolution des marchés immobiliers et fonciers. Mais la progression du travail frontalier et de l'urbanisation aux frontières en dehors des centres urbains existants ont incité les pouvoirs publics à dépasser les interventions ponctuelles pour mieux maîtriser le développement urbain dans sa globalité, en s'appuyant sur le polycentrisme de ces territoires. C'est ainsi que quatre projets d'agglomérations transfrontalières ont été engagés à titre expérimental dans le cadre du programme européen Interreg A (Fig. 2) :

- agglomération du PED Longwy/Aubange/Differdange/Pétange (pôle européen de développement) ;
- agglomération de Sarrebruck-Moselle-Est ;
- agglomération trinationale ATB (Bâle, Saint-Louis, Weil-am-Rhein) ;
- région de Strasbourg/Ortenau.

Figure 2 : Grand-Est, eurorégions et agglomérations transfrontalières.



De vastes périmètres renvoyant à des régions urbaines transfrontalières

- 21 Les périmètres retenus pour ces projets sont en général assez larges et parfois en cours de définition (ex : Sarrebruck-Moselle-Est). La population concernée varie de 600 000 à un million d'habitants selon les limites retenues. Ces périmètres incluent les grandes villes qui offrent une bonne part des emplois frontaliers mais aussi des fonctions urbaines de niveau supérieur. Si une continuité transfrontalière du tissu urbain s'observe parfois, la grande taille des périmètres renvoie plus à la notion de région urbaine métropolitaine qu'à celle d'agglomération urbaine proprement dite, impliquant une continuité de l'urbanisation au sens de l'INSEE.
- 22 Cependant, l'agglomération du PED fait exception à ce profil général, avec un périmètre plus restreint et une population de 118 000 habitants. Elle s'inscrit cependant dans la zone d'influence du Grand Duché de Luxembourg où une seconde agglomération transfrontalière de taille moyenne se structure aussi autour d'Esch-sur-Alzette/Villerupt/Audun-le-Tiche (70 200 habitants) à partir d'un grand projet d'aménagement du côté luxembourgeois prévoyant l'accueil d'entreprises, la création d'une université, l'installation de centres de recherche pour désengorger la ville de Luxembourg.
- 23 C'est donc bien des régions urbaines transfrontalières que les pouvoirs publics tentent d'organiser au travers des projets d'agglomérations ou de ces grands projets d'aménagement.

Un rapprochement stratégique autour de la question des transports

- 24 Dans toutes les agglomérations, la difficulté a été de passer d'un diagnostic « partagé » à un consensus sur une planification stratégique. Ces difficultés s'expliquent en partie par les différences d'organisation et de pratiques institutionnelles concernant la planification territoriale et la programmation des équipements (Marcou, 1997), mais aussi par des déséquilibres et des divergences d'intérêts entre les communes de part et d'autre de la frontière. Ainsi, les parties françaises ont été plus souvent exposées que leurs voisins aux charges résidentielles liées à la périurbanisation en zones rurales et aux besoins en renouvellement urbain, tout en étant moins attractives pour l'implantation des entreprises et confrontées à un déficit de ressources liées, notamment aux différences des systèmes fiscaux.
- 25 Mais au-delà de ces divergences, la question des transports fédère les pouvoirs publics à tous les niveaux, notamment la question de l'accessibilité internationale et la préparation de l'arrivée du TGV Est (Strasbourg-Ortenau et de Sarrebruck-Moselle Est). La perspective de créer des réseaux transfrontaliers intégrés de transports collectifs pour mieux structurer l'urbanisation autour des pôles secondaires est aussi une préoccupation commune à l'agglomération ATB de Bâle (projet de gare de Saint-Louis et prolongement de lignes de tramway...), de Strasbourg-Ortenau (ligne de tramway Strasbourg-Kehl), de Sarrebruck-Moselle-Est (extension du train-tram sarrois en réutilisant l'ancien réseau ferroviaire des Houillères du Bassin Lorrain), et du PED (améliorer les liaisons ferroviaires avec Luxembourg).
- 26 Les autres actions, encore peu précisées au plan spatial, renvoient à des études ultérieures sauf dans le cas de projets transfrontaliers déjà plus ou moins engagés qui se retrouvent ainsi mieux resitués dans une logique d'ensemble (ex : Eurozone de Forbach, parc d'activités de la vallée de la Rosselle...).

Une institutionnalisation prudente de la démarche

- 27 Un début d'institutionnalisation de ces échanges entre les acteurs du développement urbain, notamment les collectivités locales, s'observe avec la signature de chartes (charte de développement pour l'agglomération du PED de 1999, en projet pour Sarrebruck-Moselle Est), ou la création d'associations d'élus (en 1996 pour le secteur du PED, en 1997 pour Sarrebruck-Moselle-Est et en 2002 pour l'agglomération trinationale de Bâle). La concertation reste informelle dans la région de Strasbourg-Ortenau, mais l'annonce récente d'un projet d'eurodistrict par les chefs d'Etat franco-allemands suppose une avancée assez forte au plan institutionnel. La progression vers un statut plus intégré n'est pas souhaitée par les autorités en charge de l'agglomération trinationale de Bâle.
- 28 La recherche d'un statut institutionnel pour pérenniser ces projets d'agglomérations et organiser une gouvernance transfrontalière progresse, mais elle n'est pas encore une priorité également partagée. Une certaine ambivalence des pouvoirs publics s'observe (Schultz, 1998) qui peut notamment s'expliquer par la dualité des effets de frontière apportant à la fois des avantages et des inconvénients différenciés du fait de la proximité de plusieurs systèmes.
- 29 En conclusion, une métropolisation transfrontalière partielle des marges du Grand Est apparaît autour des grandes villes frontalières étrangères ou françaises, comme dans le cas de Strasbourg. Les pouvoirs publics cherchent à structurer ces espaces dans le cadre

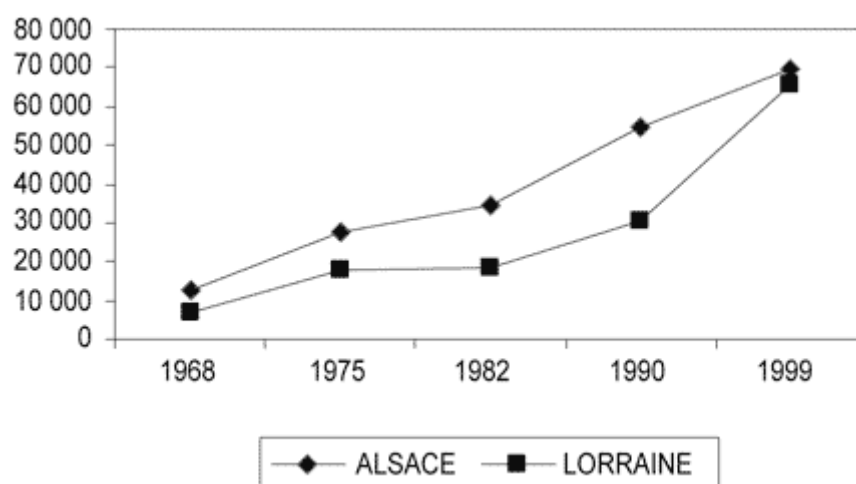
de projets d'agglomérations où une importance stratégique est accordée à l'organisation des transports. Au-delà de l'amélioration de la vie quotidienne des habitants frontaliers, une prise de conscience commence à se faire à propos des enjeux sous-jacents à la structuration de ces agglomérations pour leur repositionnement au niveau régional et européen.

B. Une intégration interrégionale transfrontalière autour d'eurorégions

La Grande Région SaarLorLux et le Rhin supérieur comme eurorégions en devenir

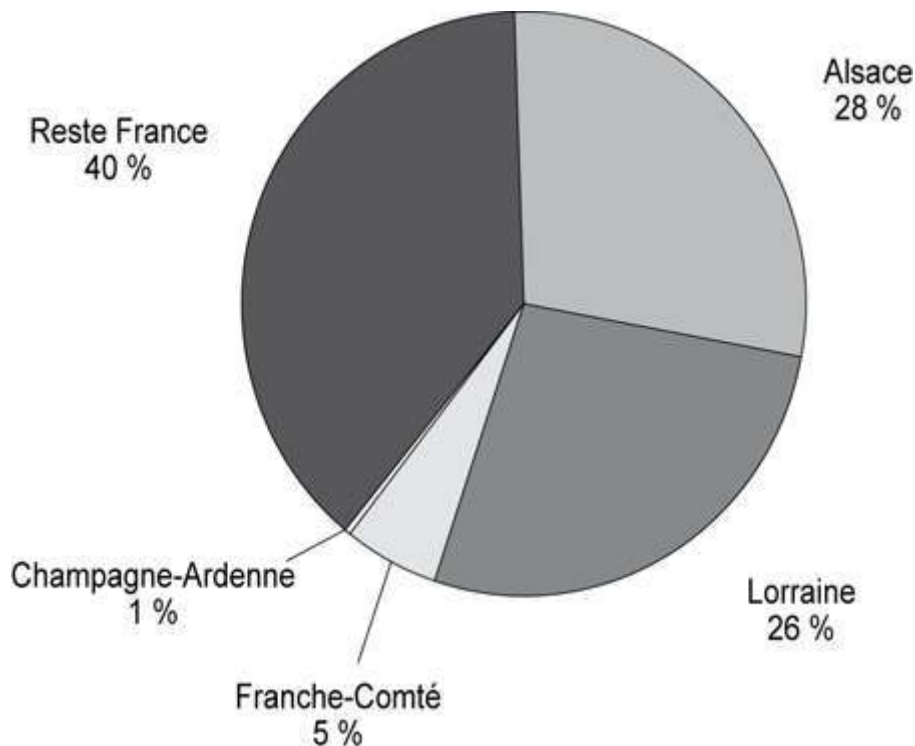
- 30 L'essor du travail frontalier et l'augmentation d'interdépendances socio-économiques transfrontalières dans le Grand Est, surtout en Alsace et en Lorraine, en font un facteur de développement régional de plus en plus reconnu, au-delà des territoires locaux frontaliers.
- 31 La population lorraine d'actifs frontaliers a en effet plus que doublé au cours de la décennie 90, sous l'influence du boom économique luxembourgeois (Fig. 4). Désormais, la Lorraine atteint un effectif de 65 632 personnes travaillant à l'étranger, soit 7,39 % des actifs occupés. Elle rejoint un niveau proche de celui observé en Alsace (70 200 personnes en 1999 soit 9,35 % des actifs occupés) où la montée du travail frontalier a été plus progressive (Fig. 3).

Figure 3 : Evolution du travail frontalier en Alsace et en Lorraine.



Source : INSEE, RGP, 1968 à 1999.

Figure 4 : Répartition des actifs frontaliers par région.



Source : INSEE, 1999.

- 32 Cette montée du travail frontalier s'ajoute aux caractéristiques communes qui rapprochent l'Alsace ou la Lorraine, des régions européennes voisines dans leur appartenance à de vastes espaces géographiques transfrontaliers, organisés autour de bassins hydrographiques communs (vallées de la Moselle, de la Meuse et de la Sarre ou vallée du Rhin).
- 33 Des rapprochements institutionnels, d'abord entre représentants de gouvernements nationaux puis de collectivités locales sont engagés depuis longtemps avec les différents pays voisins (Allemagne, Suisse, Grand-Duché de Luxembourg, Belgique) créant les premiers contours administratifs d'espaces régionaux transfrontaliers. L'espace SaarLorLux occidental fait ainsi référence à un territoire englobant le Land de Sarre, la Lorraine, le Grand Duché de Luxembourg et une partie du Palatinat occidental. Ce territoire est en cours d'évolution vers un périmètre plus large, dénommé la Grande Région, qui intègre en plus la Wallonie et l'ensemble du Land de Rhénanie-Palatinat (Bertrand, 2003). Le Rhin supérieur recouvre l'Alsace, une partie du Land de Bade-Wurtemberg (régions du Mittlerer Oberrhein, du Südlicher Oberrhein et les Landkreise Lörrach et Waldshut), et du Land de Rhénanie-Palatinat ainsi que les Cantons suisse de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Jura et Soleure. Dans le reste du Grand Est, il existe d'autres espaces de concertation tels que la Confédération de travail francomtoise entre la Franche-Comté et la Suisse mais les échanges transfrontaliers y sont plus restreints. La réalité de ces territoires régionaux transfrontaliers, définis aux plans politiques ou administratifs s'est jusqu'à présent surtout traduite par la constitution de nombreux réseaux d'information et de concertation entre les administrations ou les groupes socioprofessionnels comme par exemple, les chambres de commerce et d'industrie, les

universités, les musées ; entre les journalistes, les syndicats, les professionnels de la santé, les architectes...

- 34 Ces échanges transfrontaliers institutionnels et socio-économiques dans des espaces naturels relativement cohérents participent au façonnage de nouveaux espaces dans la perspective de construire des eurorégions.

La montée des préoccupations d'aménagement du territoire dans ces eurorégions

- 35 Jusqu'à présent, les pouvoirs publics se concertaient et rédigeaient des recommandations aux gouvernements nationaux sur différents thèmes touchant à l'emploi, à la formation, aux transports, à la culture, à la santé, à l'aménagement du territoire et à l'environnement... La montée en puissance des enjeux européens pour l'avenir des régions frontalières a conduit à une volonté commune de renforcer la concertation sur les questions d'aménagement du territoire.
- 36 À la fin des années 90, plusieurs ébauches de schémas régionaux transfrontaliers de développement territorial sont élaborées dans le même esprit que les réflexions communautaires du SDEC (Schéma de Développement de l'Espace Communautaire). La première initiative a porté sur le territoire de la Conférence du Rhin supérieur (Alsace, Ouest du Land de Bade-Wurtemberg et Sud de la Rhénanie-Palatinat). Puis, une seconde expérience s'est engagée avec le schéma de développement de l'espace SarreLorLux « plus » (Grand-Duché de Luxembourg, Lorraine, Land de Sarre, et une partie du Land de Rhénanie-Palatinat et de la Région Wallonne) (Biehl, 2001). L'objectif de ces travaux était notamment de tenter d'harmoniser les orientations des divers schémas et plans existants ou en cours d'élaboration, de part et d'autre des frontières, et de rechercher une meilleure compatibilité entre les grands projets structurants. La priorité a été donnée à la thématique des transports, en mettant l'accent sur les conditions d'une meilleure accessibilité tant européenne que transfrontalière. La saturation du trafic autoroutier est notamment une préoccupation commune qui conduit à envisager des compléments d'infrastructures, le développement d'alternatives au plan ferroviaire et la création d'articulations multimodales. Outre les transports, ces schémas soutiennent aussi la constitution de réseaux de villes et mettent en avant des préoccupations environnementales (préservation et valorisation des espaces naturels, création de coupures vertes). Les agglomérations transfrontalières acquièrent une reconnaissance particulière dans ces schémas, avec le souci de les intégrer aux réseaux de villes dans une perspective de plus grande intégration régionale ou interrégionale. Si ces schémas ne sont pas opposables juridiquement aux documents nationaux de planification, ils constituent une première tentative de réflexion globale au plan territorial entre les différentes administrations concernées. On pourrait y pressentir les grandes lignes organisatrices d'eurorégions où les transports se dégagent comme des enjeux prioritaires.
- 37 Des agglomérations métropolitaines transfrontalières aux eurorégions, les prémisses d'une intégration transfrontalière de certains territoires locaux du Grand Est s'observent à différentes échelles et révèlent le rôle ambigu des frontières nationales, à la fois freins et moteurs des évolutions actuelles.

II. l'intégration transfrontalière, un atout pour le positionnement européen du Grand Est

- 38 L'émergence de nouveaux espaces transfrontaliers locaux et régionaux modifie le rapport aux frontières nationales. Les marges frontalières s'arriment aux régions étrangères voisines et de nouvelles centralités se dessinent. Faut-il y voir un risque de clivage renforcé entre ces territoires et le reste du Grand Est ou une opportunité de consolider un positionnement européen interregional ?

A. La coopération transfrontalière comme un risque d'éclatement supplémentaire du Grand Est ?

- 39 Le Grand Est se situe dans la zone européenne centrale à fort développement, polarisée par Londres, Paris, Milan, Munich et Hambourg ; mais il n'en partage pas le dynamisme économique. En majorité composé de territoires ruraux ou en forte reconversion industrielle, cet espace subit des effets de « pompe » préjudiciables de la part des grandes métropoles voisines (Paris, Lyon...) et aussi de villes étrangères, ce qui amène la comparaison avec un « cratère déprimé marqué par un dynamisme notable ces dernières années, plutôt limité à ses bordures » (DATAR, 2002).
- 40 Or, pour ce qui concerne ces marges à l'Est, le travail frontalier a sans doute contribué à un dynamisme mais il a aussi créé un clivage entre les régions du Grand-Est bénéficiant des effets de proximité de la frontière et les autres. L'Alsace et la Lorraine et dans une moindre mesure la Franche-Comté bénéficient de ses effets tandis que la Champagne-Ardenne et la Bourgogne en sont exclues (Fig. 4). Ainsi, l'arrimage de territoires frontaliers à des agglomérations transfrontalières en cours d'émergence peut aussi remettre en question l'unité du territoire du Grand Est.
- 41 Par ailleurs, l'organisation institutionnelle de la coopération transfrontalière est également une source de division entre les régions frontalières du Grand Est. Les six programmes Interreg (Wallonie/Lorraine/Luxembourg ; Lorraine/Sarre/Palatinat Occidental ; Palatinat du Sud/ Mittlerer Oberrhein/Nord-Alsace ; Rhin supérieur Centre-Sud, Arc jurassien, Champagne/Ardenne/Wallonie) font peu l'objet de concertations françaises interrégionales. Peu d'échanges et de coopérations s'observent entre les Eurorégions émergentes qui risquent même d'opter pour des positionnements concurrents dans certains domaines.
- 42 Les nouvelles orientations de la politique communautaire en faveur de la construction des « petites Europes » apportent également un nouveau risque de rupture spatiale. Ces ensembles transfrontaliers de coopération territoriale, peuvent regrouper des territoires appartenant à au moins deux pays de l'Union, en fonction d'affinités économiques, géographiques, environnementales, ou culturelles (Datar, 2003). Or, dans cette configuration, le Grand Est se retrouve à la charnière de deux « petites Europes » potentielles, d'une part l'Aire Métropolitaine du Nord Ouest Europe pour la Lorraine, la Champagne-Ardenne et une partie de l'Alsace et d'autre part, l'Arc Alpin pour l'Alsace et la Franche-Comté. Chaque eurorégion appartiendra donc à une « petite Europe » différente.

- 43 Si les retombées du travail frontalier et les découpages institutionnels de la coopération transfrontalière présentent un réel risque de segmentation du Grand Est, peut-on pour autant réduire la dimension transfrontalière à ces facteurs ?

B. Des intérêts transfrontaliers communs aux régions du Grand Est pour un positionnement européen plus affirmé

- 44 La situation frontalière du Grand Est renvoie à des enjeux de niveau européen avec des complémentarités et des intérêts communs interrégionaux. Sa vocation traditionnelle d'espace de carrefour incite à examiner d'abord la thématique des transports, puis le positionnement européen des principales villes. Enfin, la présence de grands massifs naturels à proximité des plus grandes régions urbaines européennes d'Europe de l'Ouest pose la question de la préservation de ce patrimoine et notamment de la continuité de ces espaces naturels. Dans le même temps, elle offre des perspectives de valorisation commune.

Des discontinuités dans les liaisons internationales

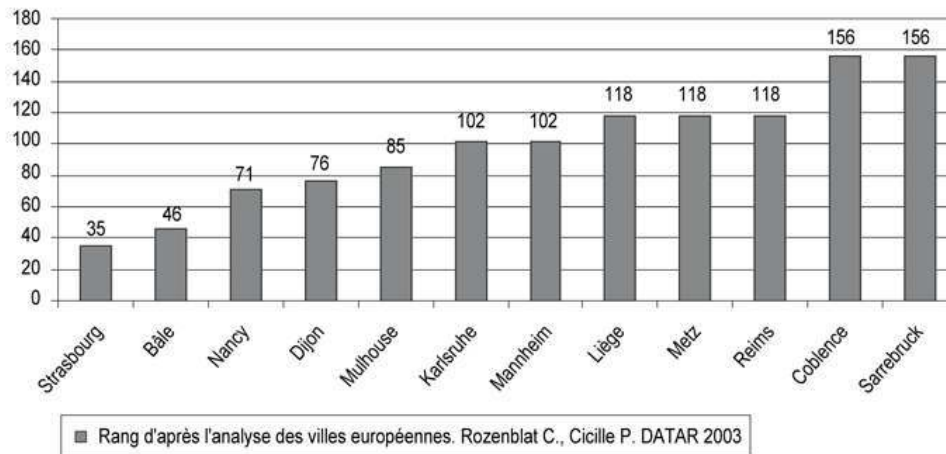
- 45 Après avoir été un rempart contre l'envahisseur ou un territoire partiellement « occupé », le Grand Est devrait s'affirmer comme un espace d'ouverture de la France vers l'Europe centrale et orientale. Il est déjà un espace de circulation entre l'Europe du Nord et l'Europe méridionale, traversé par l'eurocorridor Nord-Sud de fret qui relie le Bénélux, l'Allemagne et l'Arc méditerranéen. Les enjeux stratégiques du Grand Est dans le domaine des transports sont de plus en plus dépendants des échanges avec les pays limitrophes.
- 46 Or, sur l'axe Nord-Sud, les grandes infrastructures autoroutières et ferroviaires sont déjà en partie saturées (Sillon mosellan, Couloir rhénan) avec l'accroissement des flux internationaux. Le cumul des trafics locaux et internationaux sur les mêmes axes ferroviaires et routiers pose de plus en plus de difficultés de gestion dans les principales agglomérations notamment à proximité des frontières. Les connexions intermodales, bien qu'en développement, restent encore limitées. Dans le même temps, de nouveaux besoins de circulation en direction Est-Ouest sont encore mal satisfaits. Les projets TGV devraient apporter des solutions partielles, sous réserve de prolongement dans les pays voisins.
- 47 La desserte aérienne des grandes métropoles européennes est encore loin d'être suffisamment assurée dans le Grand Est. L'offre est la plus performante aux marges avec les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Strasbourg ou au-delà avec l'aéroport de Luxembourg. Les aéroports de Nancy-Metz et Reims sont plus cantonnés à des destinations surtout infranationales, tout comme celui de Sarrebruck. Dans le même temps, les métropoles européennes voisines présentent des hubs internationaux (Francfort, Paris, Zurich...) très chargés.
- 48 Des ruptures s'observent aussi dans les liaisons fluviales bien que le trafic de fret soit en progression. Les liaisons internationales par voie d'eau à grand gabarit depuis l'Europe du Nord et l'Europe centrale s'interrompent à hauteur de Bâle et de Nancy tandis que celles depuis la Méditerranée s'achèvent près de Chalon-sur-Saône. Pourtant, Strasbourg est le second port fluvial rhénan. La liaison nord-sud de la voie d'eau n'est assurée que pour des péniches de faible tonnage et pour le tourisme fluvial aussi en essor.

- 49 Malgré une vocation d'espace carrefour européen, force est de constater qu'il existe actuellement dans le Grand Est à la fois des discontinuités et des zones de congestion du trafic qui entravent les flux internationaux.

Une structure urbaine polycentrique où les fonctions internationales sont peu développées

- 50 En Europe occidentale, la présence de services et de fonctions urbaines supérieures dans les villes est souvent conditionnée par le dépassement de certains seuils démographiques. En comparaison d'autres grandes entités régionales françaises, le Grand Est, doté d'une configuration urbaine polycentrique, pâtit de l'absence de métropole de rang européen susceptible de jouer un rôle de locomotive pour le développement. Les fonctions urbaines supérieures (enseignement supérieur, recherche, technologie de l'information et de la communication, sièges de grandes directions administratives, services financiers...) se répartissent actuellement entre les principales villes de Strasbourg, Nancy, Metz, Dijon, Reims, Mulhouse et Besançon qui polarisent plus ou moins fortement le territoire. Des sous-systèmes urbains s'organisent entre les villes de l'Ouest plus tournées vers l'Île de France, les villes du Sud plus tournées vers la région Rhône-Alpes et les villes d'Alsace, de Lorraine et du Nord de la Franche-Comté qui s'organisent à différentes échelles notamment au plan transfrontalier (Nonn, 1999).
- 51 Dans les régions étrangères voisines, une structure urbaine polycentrique se retrouve avec un maillage de villes petites ou moyennes plus serré que celui de l'Est de la France. Les principaux pôles urbains proches de la frontière française sont Bâle, Luxembourg, Karlsruhe, Sarrebruck, Kaiserslautern et Trèves. En position plus périphérique, s'ajoutent Mannheim, Coblenche, Liège, Namur, Charleroi, Zurich et Stuttgart.
- 52 Pour les fonctions urbaines internationales, les principales villes, de part et d'autre des frontières du Grand Est, sont assez mal positionnées d'après le classement des 180 villes européennes de plus 200 000 habitants (Rozenblat, 2003). Seules, Strasbourg (35^e rang) et Bâle (46^e rang) sont situées dans le premier tiers des villes. Malgré un poids démographique plus faible, Luxembourg pourrait être aussi mentionnée du fait de ses fonctions internationales bancaires et institutionnelles. Nancy, Dijon et Mulhouse viennent ensuite, tandis que Karlsruhe, Sarrebruck, Mannheim, Metz, Reims, Coblenche et Liège font partie des villes européennes les moins bien dotées au plan international (Figure 5). Les pôles plus éloignés de Zurich et Stuttgart bénéficient cependant d'un meilleur classement (respectivement 20 et 29^e rang européen) mais ils se situent en dehors des régions de coopération transfrontalière du Rhin supérieur et de la Grande Région SaarLorLux.

Figure 5 : Classement des villes de plus de 200 000 habitants du Grand Est et des régions étrangères voisines d'après leurs fonctions internationales.



- 53 Plusieurs villes du Grand Est se sont engagées dans des alliances infrarégionales et interrégionales pour améliorer l'offre en services urbains de haut niveau par une mutualisation de leurs moyens (Gaunard, 1996). Elles abordent différents domaines (transports, enseignement supérieur, innovation, culture, nouvelles technologies de l'information...) :
- le Sillon Mosellan (Epinal, Nancy, Metz, Thionville),
 - Rhin Sud (Belfort, Colmar, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse, Saint-Louis)
 - le Triangle (Bar-le-Duc, Saint-Dizier et Vitry-le-François).
- 54 La même démarche de réseaux de villes commence à s'amorcer au plan transfrontalier. C'est le cas avec le QuattroPole (Sarrebbruck, Metz, Luxembourg, Trèves), créé en 2000 qui souhaite développer une plate-forme d'échanges en s'appuyant sur les nouvelles technologies de communication. Un projet de réseau de villes de l'espace du Rhin supérieur franco-germano-suisse est aussi en discussion dans le prolongement du réseau trinational de la Biovalley, consacré aux biotechnologies, qui réunit depuis 1996 des établissements d'enseignement supérieur, des entreprises et des laboratoires de recherche (Woessner, 2001).
- 55 Ces réseaux de villes sont cependant encore trop récents pour qu'on mesure leur effet de compensation sur l'absence de métropole de rang européen et sur le retard des villes du Grand Est dans l'offre en fonctions urbaines supérieures, notamment dans le domaine international.

Un « poumon vert » transfrontalier au sein des régions les plus urbanisées d'Europe

- 56 Le Grand Est dispose de vastes territoires naturels, agricoles ou forestiers d'une grande richesse faunistique et floristique qui constitue un « poumon vert », à proximité des grandes régions-capitales, les plus urbanisées d'Europe (Rhein-Main, Rhein-Ruhr, Randstad Holland, Bruxelles, Région parisienne...). Plusieurs massifs de moyenne montagne (les Vosges, les Ardennes, le Jura) présentent des caractéristiques proches dans leur économie et dans les questionnements sur leur devenir. Certains de ces espaces sont proches ou en continuité avec les territoires naturels des pays voisins (Forêt Noire, Eifel, Jura suisse...). Des enjeux communs transfrontaliers existent donc pour le maintien de la

diversité des espèces, l'équilibre et la continuité des écosystèmes, mais aussi pour le maintien d'une économie locale fondée en partie sur un tourisme vert.

C. Les perspectives d'une intégration transfrontalière multiscale plus poussée

- 57 Si le constat est fait d'un développement des coopérations transfrontalières en différents points du Grand Est, ne pourrait-on pas penser qu'une intensification de ces liens permettrait de compenser certaines faiblesses actuelles du Grand Est et de renforcer globalement son positionnement européen, lui permettant ainsi de retrouver une certaine cohésion territoriale et une meilleure ouverture internationale ?

Une métropolisation en réseaux de villes transfrontalières

- 58 L'absence de grande métropole pénalise le Grand Est mais aussi les régions étrangères voisines. Le faible niveau de développement des fonctions internationales dans les centres urbains supérieurs, malgré la proximité de plusieurs frontières nationales, est un handicap car il s'agit désormais d'un critère essentiel de développement durable pour les grands territoires. Or, les villes frontalières possèdent plus d'atouts dans ce domaine que les autres, comme en témoignent Bâle, Strasbourg et Luxembourg. Elles développent notamment des stratégies de « villes-portes ». L'émergence d'une certaine métropolisation transfrontalière autour de ces centres urbains supérieurs démontre l'importance de ces pôles pour l'espace régional voisin. Une telle tendance a toutes les chances de se poursuivre si elle est bien relayée aux plans des infrastructures. Mais elle devrait aussi modifier l'organisation des centralités du Grand Est en posant la question du devenir des autres grandes villes.
- 59 La structure urbaine multipolaire du Grand Est ne pourrait-elle pas être mieux mise à profit par l'élargissement et l'interconnexion transfrontalières des réseaux de villes existants ? Atteindrait-on ainsi un polycentrisme fonctionnel plus efficace pour les fonctions internationales grâce à l'effet de masse du regroupement mais aussi par hybridation des différentes cultures nationales ? La consolidation des fonctions urbaines internationales pourrait se renforcer surtout dans les domaines de la formation supérieure, de la recherche, du développement et de la communication économique et urbaine. Elle pourrait aussi être étayée par la valorisation commune du patrimoine et de la vie culturelle. Le Grand Est pourrait ainsi trouver une meilleure assise dans les corridors technologiques européens. Il pourrait mieux faire connaître ses atouts résidentiels et touristiques.
- 60 Une extension transfrontalière plus large des réseaux de villes permettrait notamment de poursuivre l'affirmation des agglomérations transfrontalières au niveau régional tout en intégrant les effets de multipolarisation interrégionale sur les bandes frontalières du Grand Est (cf : Moselle Est). De tels réseaux de villes permettraient aussi de relier les eurorégions en formation et de constituer un espace de transition entre les deux « petites européennes » ; l'Aire Métropolitaine du Nord Ouest Europe et l'Arc Alpin. Ils pourraient également permettre d'envisager des coopérations transnationales. Les effets structurants de ces réseaux urbains pour l'ensemble du Grand Est supposeraient en outre une bonne articulation des pôles secondaires non frontaliers aux réseaux principaux.

- 61 Toutefois, la réalité effective de ces réseaux urbains est conditionnée surtout par l'amélioration de l'accessibilité internationale et multimodale de tous les pôles urbains supérieurs, et surtout des villes frontalières. Parallèlement, elle suppose aussi de renforcer les liaisons transfrontalières régionales et interrégionales jusqu'à présent insuffisantes dans ces perspectives d'évolution.
- 62 La question des transports se pose d'ailleurs plus largement, dans le but de compenser les discontinuités existantes et les surcharges pour faciliter les liaisons et les interconnexions européennes traversant l'ensemble du Grand Est. Les réflexions transfrontalières engagées à propos des transports dans les agglomérations transfrontalières ou dans les groupes de travail transfrontaliers à l'échelle de la région Saar-Lor-Lux et du Rhin supérieur seraient à poursuivre à l'échelle d'un Grand Est transfrontalier, élargi aux régions limitrophes des pays voisins.

Une intégration transfrontalière dans les territoires périphériques

- 63 La tendance actuelle vers la métropolisation des territoires pose par ailleurs, la question du devenir des zones périphériques peu ou pas polarisées dont une partie est constituée d'espaces naturels frontaliers. La garantie d'une continuité transfrontalière des espaces naturels suppose de renforcer les coopérations dans la gestion et la valorisation de ces territoires. Plusieurs parcs naturels régionaux existent ou sont en cours de création dans le Grand Est et dans différents pays voisins. Certains parcs sont déjà en contact, par exemple le parc naturel régional des Vosges du Nord et celui de Pfälzerwald en Rhénanie-Palatinat. Le Grand Duché de Luxembourg et la Wallonie s'engagent de même dans la création de parcs naturels et envisagent des coopérations transfrontalières, par exemple dans la vallée de la Sûre. Ces différents contacts préfigurent le potentiel de travail en réseaux plus étendus qu'il serait possible d'engager au niveau transfrontalier. Des prolongements seraient aussi à étudier pour permettre d'intégrer dans ces réseaux, des espaces non frontaliers et ne bénéficiant pas forcément du label de parc naturel.
- 64 La préservation et une valorisation du patrimoine naturel du Grand Est en coopération avec les régions européennes voisines permettraient ainsi de mieux valoriser une fonction de « poumon vert » et d'espace récréatif d'intérêt européen à l'attention notamment des habitants des grandes régions urbaines voisines.

Une évolution de la politique communautaire favorable à l'intégration transfrontalière

- 65 L'évolution des priorités de programmation des programmes Interreg (volet A) qui participent au financement des actions de coopération transfrontalière va dans le sens d'une meilleure intégration territoriale du local vers le régional. Après avoir soutenu des actions ponctuelles, ces programmes mettent en avant la structuration des territoires transfrontaliers subrégionaux notamment les agglomérations transfrontalières. La coopération transfrontalière en réseaux régionaux (enseignement supérieur, recherche, innovation, réseaux de villes, environnement, etc.) est aussi plus encouragée. Toutefois, le programme Interreg n'a eu qu'une très faible incidence dans les politiques nationales et européennes de développement territorial, lesquelles s'appuyaient davantage sur les programmes de l'objectif 2 et de Leader. En 2006, l'évolution de la politique européenne limitera l'accès du Grand Est aux fonds communautaires, essentiellement aux actions de coopération transfrontalière régionale et transnationale. Il s'agit donc d'une opportunité

à saisir pour renforcer l'intégration transfrontalière des territoires, d'autant plus qu'elle coïncide avec la seconde décentralisation française donnant aux régions plus de compétences, ce qui leur permettra élargir ainsi leurs capacités de coopération avec les régions voisines de part et d'autre des frontières nationales.

- 66 Jusqu'à présent, l'intégration transfrontalière territoriale s'est engagée de façon éclatée et relativement confidentielle sur les bords du Grand Est, laissant appréhender un risque de voir certains espaces tourner le dos au territoire français. Désormais, les mutations structurelles actuelles placent sur le devant de la scène, les enjeux européens au niveau régional et interrégional donnant à la coopération transfrontalière une nouvelle dimension intéressant une grande partie sinon l'ensemble du Grand Est, pour renforcer son positionnement international.

Conclusion

- 67 Le Grand Est, qui était déjà au cœur historique de la formation de la Communauté européenne originelle, a sans doute de nouveau une carte internationale à jouer. La présence de frontières nationales lui confère un atout particulier sur lequel s'appuyer pour trouver des éléments de cohérence face aux mutations engendrées par l'élargissement du marché unique communautaire et la mondialisation de l'économie. En effet, la situation géographique du Grand Est le prédestine à un rôle d'espace d'interface entre la France et les pays d'Europe centrale et du nord.
- 68 Alors que la métropolisation des territoires s'affirme partout comme une tendance lourde d'évolution concurrentielle, où les fonctions internationales jouent un rôle capital, le Grand Est et les régions frontalières limitrophes des pays voisins gagneraient probablement à mieux s'appuyer sur leurs villes frontalières ainsi que sur la consolidation des réseaux de villes transfrontaliers pour pallier l'absence de métropole européenne et leurs déficits en fonctions internationales. Une telle coopération ne pourrait s'effectuer que sous réserve d'une efficacité accrue des liaisons interrégionales par les transports entre les villes du Grand Est mais aussi avec celles des régions étrangères voisines. Au-delà, le rôle d'interface international du Grand Est suppose aussi de poursuivre l'amélioration de l'accessibilité européenne par les transports.
- 69 La mise en place d'une telle stratégie viserait à tirer parti de la qualité de vie offerte dans de nombreuses villes de taille moyenne offrant des atouts résidentiels et touristiques, à proximité des plus denses régions urbaines d'Europe, dont l'engorgement freine désormais le développement.
- 70 Ces perspectives conduisent à formuler l'hypothèse qu'une telle évolution pourrait transformer en profondeur les logiques d'organisation spatiale, tant au niveau local, qu'au niveau régional et même au-delà, influant ainsi sur la cohérence du Grand Est. Mais jusqu'où ces nouvelles formes d'intégration interrégionale au niveau transfrontalier pourront-elles vraiment exercer leur effet structurant ? Qu'advient-il des régions situées à l'Ouest et au Sud notamment des espaces faiblement polarisés ou qui subissent l'influence d'autres grandes métropoles extérieures ? Il est certain qu'une partie de la réponse dépendra de la volonté effective de coopération transfrontalière plus poussée des acteurs, aux différentes échelles locales, régionales et interrégionales.

BIBLIOGRAPHIE

- ADEUS, ECORHS (1999). — *Lire et construire l'espace du Rhin supérieur - Atlas transfrontalier pour aménager un territoire commun*, Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur, Strasbourg, 196 p.
- ADEUS (2001). — *Études préalables à l'établissement d'un premier livre blanc de l'agglomération Strasbourg-Ortenau*, 168 p.
- ARBARET-SCHULZ C. (1993). — « Réflexions et idées. Aux marges, quel centre ? Luxembourg, images d'un avenir au-delà de l'Europe », *Revue Géographique de l'Est*, n° 3, p. 219-231.
- ARBARET-SCHULTZ C. (2002). — « Les villes européennes, attracteurs étranges de formes frontalières nouvelles ». In : REITEL B., ZANDER P., PIERMAY J.-L., RENARD J.-P., *Villes et Frontières*, Anthropos-Economica, Collection Villes, 2002, p. 213-230.
- BERTRAND L. (2003). — « Les territoires transfrontaliers, entre échelle locale et échelle régionale : l'exemple de Saar-Lor-Lux », *Mosella*, n° 1-2 tome XVIII, p. 129-143.
- BERTRAND L. VAUTRIN G., BLANC M. (2002). — *Les comportements transfrontaliers des habitants de l'espace Sarre-Moselle-Est : Quelle prise en compte dans le concept de polycentrisme, renouvellement urbain et maîtrise de la croissance urbaine ?* Recherche Action CUCES pour la Direction Régionale de Lorraine, Nancy, 97 p.
- BERTRAND L., VETTER S. (1999). — « Les choix de localisation résidentielle des travailleurs frontaliers et leurs conséquences sur la structuration des agglomérations transfrontalières dans les régions SaarLorLux et PAMINA », communication pour le Colloque « *Villes et Mobilités* » ; Laboratoire des organisations urbaines : espaces, sociétés, temporalité (LOUEST), 10 p.
- BIEHL D. (2001). — *Schéma de développement de l'espace Saarlorlux+*, Ministère luxembourgeois d'Aménagement du Territoire, Région et Préfecture de Région Lorraine, Länder de Sarre et de Rhénanie Palatinat, la Région Wallonne, rapport d'étude non publié, 244 p.
- DATAR (2002). — *Le Grand Est, Contribution de l'Etat à de nouveaux enjeux interrégionaux*. Préfectures des régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté, Lorraine et Champagne- Ardenne, La Documentation Française, 159 p.
- GAUNARD M.-F. (1996). — « Redynamisation d'un territoire aux confins de la Lorraine et de la Champagne par la mise en place d'un réseau de villes : le triangle Bar-le-Duc/Saint-Dizier/Vitry-le-François », *Revue Géographique de l'Est*, n° 3-4, p. 279-290.
- MARCOU G., JACQUOT H. (1997). — *L'urbanisme transfrontalier. Droit et pratiques*, Paris, L'Harmattan, 1997.
- MATHIAS J. (2003). — « Le profil des frontaliers entre choix et opportunités », *Economie Lorraine*, n° 229, p. 6-11.
- NONN H. (1999). — *Villes et aménagement régional en Alsace*, la Documentation Française, Paris, 246 p.
- PIERMAY J.-L. (1993). — « Citadins et frontières dans l'Est-mosellan », *Revue Géographique de l'Est*, n° 3, p. 181-190.

ROCHEFORT M. (1992). — « Nouvelles formes de métropolisation et de fragmentations urbaines ». In : DRIANT J.-C. — dir., *Habitat et ville : l'avenir en jeu*, Paris, éditions l'Harmattan.

SCHULLER G., ZANARDELLI M. (2002). — *Les dépenses des salariés transfrontaliers au Luxembourg*, Ceps/Instead et Statec, Internet.

SCHUTZ C. (1998). — « Interkommunale Zusammenarbeit im Saar-Lor-Lux-Raum Staatsgrenzenüberschreitende lokale Integrationsprozesse », *Geographische Arbeiten*, Band 45, 178 p.

ROZENBLAT C., CICILLE P. (2003). — *Les villes européennes, analyse comparative*, rapport d'étude, la Documentation Française, DATAR.

WOESSNER R. (2001). — « L'innovation en tant que stratégie territoriale : les exemples comparés de Mulhouse et de Bâle », contribution au *Festival de géographie de Saint-Dié-des-Vosges*.

RÉSUMÉS

La situation frontalière du Grand Est amène à invoquer sa vocation européenne comme une composante évidente de l'identité de ce territoire. Cependant, il s'agit d'un espace encore faiblement intégré sur le plan interrégional. Cet article propose une réflexion sur les perspectives d'une intégration transfrontalière plus poussée. Il s'agit d'abord d'examiner comment s'effectuent les recompositions territoriales aux échelles locales avec la structuration de plusieurs agglomérations transfrontalières. Puis, un passage à l'échelle régionale s'effectue pour observer les démarches engagées, en vue de construire des Eurorégions au moyen des premiers schémas régionaux transfrontaliers de développement. Cette perspective pose la question du positionnement européen du Grand Est à la croisée de nouveaux espaces transfrontaliers que sont les agglomérations transfrontalières, les Eurorégions et les « petites Europes » que souhaite promouvoir à l'avenir la politique communautaire de cohésion régionale.

The border situation of the Great East of France requires it to take a special interest in Europe as evidence of its territorial identity. However, the regions that comprise this space remain only weakly integrated. This article reflects on aspects of a stronger transborder integration. First, it examines how territorial restructuring can be achieved at local levels within the structure of several trans-border urban agglomerations. Then, it deals with the regional level, with a view to constructing Euroregions by means of the first regional transborder schemes of development. This analysis poses the question of the European position of Great Est at the crossroads of the new transborder spaces, the transborder urban agglomerations, the Euroregions and the "small Europes," the political community of regional cohesion that it wishes to promote in the future.

Die grenzüberschreitende Lage stellt einen prägenden Bestandteil der Identität des Raums « Grand Est » in seiner europäischen Bedeutung dar. Allerdings ist dieser Raum bisher nur wenig in das interregionale Netzwerk integriert. Im vorliegenden Artikel wird deshalb über die Perspektiven einer intensivierten grenzüberschreitenden Integration nachgedacht. Dabei wird zunächst untersucht, wie im Rahmen der Entwicklung mehrerer grenzüberschreitender Agglomerationen die räumliche Restrukturierung auf lokaler Ebene erfolgt. Anschließend werden aus regionaler Perspektive die eingeleiteten Schritte in Hinblick auf die Schaffung von Euroregionen mit Hilfe der ersten grenzüberschreitenden regionalen Raumentwicklungskonzepte betrachtet. Zuletzt stellt sich die Frage nach der europäischen Positionierung des « Grand Est » inmitten der grenzüberschreitender Agglomerationen, der

Euroregio und der « petites Europes », deren Förderung die europäische Kohäsionspolitik künftig vorsieht.

INDEX

Mots-clés : agglomération transfrontalière, coopération transfrontalière, Eurorégion, Petite Europe, réseau de villes

Schlüsselwörter : Euroregio, grenzüberschreitende Verdichtungsräume, grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Städtetz

Keywords : Euroregio, Small Europa, transborder cooperation, transborder urban agglomeration, urban network

AUTEUR

LAURENCE BERTRAND

Chargée de cours à l'université de Nancy 2, Consultante en urbanisme et en aménagement transfrontalier, 4 chemin du tambour Major, 88000 Epinal, Laurencebertrand@aol.com